

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Matthias Gastel, Tabea Rößner, Katharina Dröge, Sylvia Kotting-Uhl, Dr. Konstantin von Notz, Stephan Kühn (Dresden), Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Mobiles Internet im Zug**

Züge im Nah- und Regionalverkehr, vor allem aber im Fernverkehr stellen heute für immer mehr Fahrgäste ein „rollendes Büro“ dar. Hinzu kommt, dass die Reisekette immer häufiger während der Reise geplant, überprüft und verändert wird, indem Fahrpläne über Notebooks, Smartphones und Tablets abgerufen und/oder Leihwagen, Taxen, Mietfahrräder, Unterkünfte etc. für den weiteren Reiseverlauf gebucht werden. Die Fahrgäste erwarten daher zunehmend sowohl einen leistungsfähigen und lückenlosen Mobilfunkempfang als auch einen Internetzugang.

Die Anbieter von Fernbusreisen machen es vor und bieten ihren Fahrgästen oftmals einen, wenn auch nicht immer zuverlässigen, dafür aber kostenlosen WLAN-Empfang an. Im Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern ist die Deutsche Bahn AG (DB AG), die entsprechende Angebote noch immer nur in einer begrenzten Zahl ihrer Züge – überwiegend kostenpflichtig – anbietet, somit ins Hintertreffen geraten.

Die DB AG hat in den vergangenen Jahren wiederholt angekündigt, (kostenlose) WLAN-Angebote in ihren ICE-Zügen ausbauen zu wollen. So sollten bis Ende des Jahres 2014 alle ICE ein WLAN-Angebot bereithalten und dies – unabhängig vom HotSpot-Service der Telekom – kostenlos sein. Diese Ziele wurden verfehlt. Weder steht die entsprechende Technik in allen Zügen zur Verfügung, noch ist der Zugang für alle kostenlos. Seit dem Fahrplanwechsel Dezember 2014 ist das WLAN-Angebot lediglich für Reisende in der 1. Klasse kostenlos. Leider aber stellen Fahrgäste in den ersten Wochen des Jahres 2015 fest, dass das Versprechen der DB AG für einen kostenlosen Internetzugang in der 1. Klasse noch nicht einmal in allen ICE-Zügen auf den zugesagten Strecken eingehalten wird (siehe das Bahntagebuch auf [www.matthias-gastel.de](http://www.matthias-gastel.de)). Vor diesem Hintergrund ist zu hinterfragen, wie realistisch die jüngste Ankündigung der DB AG ist, bis zum Jahr 2016 allen Fahrgästen im ICE einen Internetzugang anbieten zu wollen.

Dass die Empfangsqualität häufig alles andere als befriedigend ist, räumt die DB AG laut Medienberichten selbst ein. Während die Erfolgsrate in den S-Bahnen im Bereich der Telefonie mit 95 bis 96 Prozent hoch liegt (im Vergleich zur Autobahn mit 92 bis 96 Prozent und in den Städten mit 94 bis 98 Prozent), sinkt diese in Regionalzügen auf 82 bis 87 Prozent und in Fernzügen sogar auf 84 bis 89 Prozent ab. Wesentlich deutlicher unterscheidet sich die Erfolgsrate im Bereich der Datenübertragung (Internet): In den Städten liegt diese bei 96 bis 100 Prozent, entlang der Autobahnen bei 89 bis 97 Prozent, in S-Bahnen bei

92 bis 98 Prozent, in Regionalzügen noch bei 74 bis 88 Prozent und in Fernzügen nur noch bei 50 bis 63 Prozent (vgl. connect Spezial, Beilage zur Monatszeitschrift mobil, Ausgabe Januar 2015).

Vor dem Hintergrund, dass die Verfügbarkeit des mobilen Internets neben guten Zugverbindungen und der Pünktlichkeit der Züge zu den Top Drei der Kunden-Prioritätenliste gehört (ebd.), der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, die DB AG jüngst aufgefordert hat, in allen ihren Zügen kostenloses Internet und stabile Mobilfunkverbindungen anzubieten, um sich so auf die Lebensrealität der Menschen einzustellen und wiederholter, bis heute nicht umgesetzter Ankündigungen der DB AG, stellt sich die Frage, bis wann ein durchgehender Mobilfunkempfang und flächendeckendes, kostenloses WLAN-Angebot tatsächlich realisiert wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele der ICE-Züge verfügten nach Kenntnis der Bundesregierung zum 1. Januar 2015 über die Möglichkeit, WLAN-Hotspots anbieten zu können, und bis wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung geplant, alle Züge der ICE-Flotte mit der entsprechenden Technik auszurüsten?
2. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, ob, und falls ja, welche Maßnahmen die DB AG vorsieht, um die Verbindungsqualität in den mit WLAN-Hotspots ausgestatteten Zügen zu verbessern?
3. Was unternimmt die Bundesregierung, um die Züge zum „Verkehrsmittel des digitalen Zeitalters“ zu machen und die gewünschte „digitale Spitzenversorgung“ einzurichten?
4. In wie vielen Bahnhöfen der DB AG stehen nach Kenntnis der Bundesregierung WLAN-Hotspots zur Verfügung, wie viele dieser Hotspots sind kostenlose, und wie viele sind gebührenpflichtige Angebote?
5. Inwieweit besteht nach Ansicht der Bundesregierung in der durch ein Urteil des Bundesgerichtshofs („Sommer unseres Lebens“, Az. I ZR 121/08) entstandenen Rechtsunsicherheit bezüglich der so genannten Störerhaftung ein etwaiges Hindernis bezüglich entsprechender Angebote der DB AG?
6. Wer ist aus Sicht der Bundesregierung für die Versorgung mit Mobilfunk in Zügen zuständig?  
Welche Rolle spielen hier die Netzbetreiber?
7. Was unternimmt die Bundesregierung, um der Aufforderung des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, in Richtung DB AG, zukünftig in allen ihren Zügen kostenloses Internet und stabile Mobilfunkverbindungen anzubieten, Nachdruck zu verleihen, beispielsweise über die Änderung von Ausschreibungsanforderungen?
8. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung
  - a) aus Wettbewerbs- und
  - b) aus Fahrgastensichtdaraus, dass die DB AG bisher ausschließlich mit ihrem Partner Deutsche Telekom AG zusammenarbeitet ([www.bahn.com/i/view/AUT/de/trains/overview/wlan.shtml](http://www.bahn.com/i/view/AUT/de/trains/overview/wlan.shtml))?  
Führt das aus Sicht der Bundesregierung zu einer Benachteiligung von Kunden anderer Telekommunikationsanbieter bezüglich des mobilen Internetzugangs?

9. Warum hat es nach Auffassung der Bundesregierung mehr als zehn Jahre gedauert (erstmalig wurden ICE mit Internetzugang im Jahre 1999 ausgerüstet), bis die DB AG flächendeckend auf diese Innovation und diesen Service für ihre Kundinnen und Kunden setzt, und inwiefern spielt hierfür der anziehende Wettbewerb mit Fernbussen eine Rolle?
10. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, wann über die ICE-Verbindungen hinaus WLAN-Zugang in IC-Zügen, Regional-Zügen und im Schienenpersonennahverkehr etabliert werden soll?
11. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, wie in anderen Ländern das Thema Internetversorgung in öffentlichen Verkehrsmitteln vorangetrieben wird?
12. Hält die Bundesregierung an der Aussage fest, dass „künftig bestimmte finanzielle Unterstützung des Bundes“ (FOCUS vom 10. Februar 2014) an das Internetangebot in Bahnhöfen und Zügen geknüpft wird?
13. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung ein kostenloses WLAN-Angebot für alle interessierten Bahnfahrer geplant?
14. Aus welchen Gründen ist nach Kenntnis der Bundesregierung das Angebot von WLAN im Gegensatz zu den Angeboten in den Fernbussen teilweise kostenpflichtig?
15. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, ob die Handynetzbetreiber ihrerseits in eine flächendeckende Funkausleuchtung von Bahnstrecken investieren, und wäre dies aus Sicht der Bundesregierung eine sinnvolle Alternative zur WLAN-Option?
16. Welche Systeme für die Anbindung der Züge an unterschiedliche Funknetze und Standards (z. B. LTE, UMTS, HSPA+) sind der Bundesregierung bekannt, und inwiefern hat die Bundesregierung Kenntnisse über Gespräche mit deutschen Anbietern, wie beispielsweise die Firma Viprinet Europe GmbH, die zuletzt die Hochgeschwindigkeitszüge der italienischen Zuglinie NTV mit entsprechenden Routern angeschlossen hat?
17. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Überlegungen vonseiten der DB AG, einzelne Waggons bzw. Abteile von der Ausstattung mit Mobilfunk und WLAN-Repeater auszunehmen?

Berlin, den 28. Januar 2015

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

